Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

RAPORTTEJA 75 | 2015

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma
Toimenpiteet vuosina 2015-2018

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma

Toimenpiteet vuosina 2015 - 2018, Tieliikenne, Maastoajoneuvoliikenne

LAPIN ELY-KESKUS

ISBN 978-952-314-307-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:
ǿǿǿφŘƵΝλΙ·φŦλκŜfèπ˥Ŝǎ˥džǎ

Valokuvat: Liikenneturva, Lapin ELY-keskus, poliisi ja pelastuslaitos
Kartat: Lapin liitto

Rovaniemi 2015

Tiivistelmä

Suunnitelma Lapin tie- ja maastoliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on laadittu yhteistyössä Lapin ELY-keskuksen, Liikenneturvan, Lapin poliisilaitoksen, Rovaniemen kaupungin ja Lapin pelastuslaitoksen kanssa. Nämä muodostavat keskinäiseen sopimukseen perustuvan Lapin liikenneturvallisuusryhmän.

Valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut visio: *Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä*. Lapin liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet on sovitettu yhteen valtakunnallisen Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan laatiman suunnitelman Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011 – 2014 kanssa.

Tilastojen mukaan piittaamattomuus liikennesäännöistä on merkittävin taustatekijä Lapissa tapahtuneissa vakavissa liikenneonnettomuuksissa. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan selvitysten mukaan onnettomuuksien taustalta löytyy mm. laiminlyöntejä nopeusrajoitusten noudattamisessa ja turvavyön käyttämisessä sekä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista. Lapille ja koko Pohjois-Suomelle ominaisia muusta maasta poikkeavia piirteitä ovat maastoajoneuvoliikenteen onnettomuuksien ja porokolareiden suuri määrä. Kaikista liikenneonnettomuuksista aiheutuu kustannuksia sekä yhteiskunnalle että osapuolille itselleen. Kunnille liikenneonnettomuuksista aiheutuvat kustannukset ovat useita miljoonia joka vuosi.

Onnettomuuden aiheuttaneen kuljettajan ajokunto on ollut taustatekijänä joka toisessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa. Rattijuopumus on ollut onnettomuuden syy neljäsosassa kuolonkolareista. Kuljettajan ylinopeus on ollut taustatekijä yli kolmanneksessa kuolonkolareista. Turvavyön käyttäminen olisi voinut estää vakavien vammojen syntymisen tai kuoleman yli kolmanneksessa kuolonkolareista. Pyöräilykypärän käyttäminen olisi e stänyt vakavien vammoje n syntymisen ja m ahdollisesti kuoleman neljällä seitsemästä kypärättä pyöräilleestä.

Liikennesäännöistä piittaamaton asenne on ollut taustatekijänä yli neljänneksessä kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.

Maastoliikenteessä kuolleiden ja lo ukkaantuneiden määrä on Lapissa kasvussa. Yleiselle liikenteelle tarkoitetulla alueella tapahtuvat onnettomuudet kirjataan tie- liikenneonnettomuustilastoihin. Nämä tapaukset ovat yhä suurempi osa Lapin tieliikenneonnettomuuksista. Maastoliikenteen reittien valtakunnallista hallinnointia, suunnittelun ohjausta ja onnettomuustilastointia tulee kehittää, jotta onnettomuuksien vähentämiseen voidaan tehokkaasti vaikuttaa.

Vuotuinen porokolarimäärä on Lapissa yhtä suuri kuin koko maan hirvi- ja peurakolarimäärä yhteensä. Porokolareiden vähentämiseksi on laaditun toimenpideselvityksen mukaan paliskuntien omaehtoinen selvitystyö muodostaa perustan toimenpiteiden tehokkaalle suuntaamiselle kolareiden vähentämiseksi.

Lapin nykyinen liikennejärjestelmä perustuu vahvasti maantieyhteyksiin. Matkailun volyymin kasvaminen, kaivostoiminnan laajeneminen, energiaa tuottavien voimaloiden rakentaminen sekä Koillisväylän avautuminen synnyttävät tulevaisuudessa uutta liikennettä, mikä vaatii panostamista liikenneturvallisuuteen myös pidemmällä aikavälillä liikennejärjestelmäsuunnittelun tasolla

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt lyhyen aikavälin toimenpiteet kohdistuvat valtakunnallisen suunnitelman tavoin ajokunto on, liikennekäyttäytymiseen sekä t aajamien ja maanteiden liikenne- turval lisuuden parantamiseen. Lisäksi toimenpiteitä kohdistetaan maastoajoneuvoliikenne- ja porokola- rionnettomuuksien vähentämiseen.

Yhteistyötä liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdään myös Barentsin alueen maiden kesken. Työhön kuuluu parhaiden käytäntöjen vertailu ja hyödyntäminen, liikenneturvallisuusongelmien analysointi ja e sitysten tekeminen niiden ratkaisemiseksi.

Sisältö

1. Johdanto 7
2. Visiot ja tavoitteet 8
3. Liikenneturvallisuustyön toimijat ja organisointi 9
3.1 Liikenneturvallisuustoimijat 9
3.2 Liikenneturvallisuustyön alueellinen organisointi 10
4. Liikenneturvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja - työn haasteita 14
4.2 Liikennevahinkojen kustannukset 16
4.3 Lapin erityispiirteet 17
5. Toimenpiteet vuosina 2015 - 2018 21
5.1 Ajokunto 21
5.2 Liikennekäyttäytyminen 23
5.3 Taajamien liikenneturvallisuus 26
5.4 Maanteiden liikenneturvallisuus 27
5.5 Maastoajoneuvoliikenne 28
5.6 Barentsin alueen yhteistyö 29
6. Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta 30
Liite: Foorumin kokoonpano 33

Esipuhe

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2015–2018 tukee alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelman eettinen perusta on ajatus, että kenenkään Lapin teillä liikkuvan ei tarvitse joutua vakavan liikenneonnettomuuden uhriksi. Tavoite on yhtenevä jokaisen liikkujan omien tavoitteiden kanssa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Lapin liikenneturvallisuusryhmässä. Ryhmän jäseniä ovat:

Lapin ELY -keskus: Juha Tapio, Merja Lämsä
Liikenneturva: Rainer Kinisjärvi, Petri Niska
Lapin poliisilaitos: Rauno Pätsi
Rovaniemen kaupunki: Aku Raappana
Lapin pelastuslaitos: Martti Soudunsaari

Lisäksi ryhmä on työssään kuullut useita em. organisaatioiden asiantuntijoita ja hyödyntänyt laajan sidosryhmäverkostonsa Lapin liikenneturvallisuusfoorumin näkemyksiä.

Suunnitelmassa korostetaan yhteistyön ja yh teisiin tavoitteisiin sitoutumisen merkitystä. Haluttu liikenneturvallisuuden taso voidaan saavuttaa vain liikenneturvallisuuden parissa työskentelevien viranomaisten, liikenteen ammattilaisten ja alan järjestöjen toimivalla yhteistyöllä. Erityisesti kuntien panos poikkihallinnollisen toiminnan ylläpitäjinä on tärkeä, kunnissa kasvatetaan tulevaisuuden liikkujat. On olennaista, että jokainen liikkuja tiedostaa vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on vähentää merkittävästi liikennekuolemien ja liikenteessä loukkaantuneiden määrää alueella. Suunnitelmaan kirjatut tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi esitetyt lukuisat toimenpiteet asettavat haasteita kaikille toimijoille. Aivan erityisen haasteen toimenpiteiden toteuttamiselle aiheuttaa valtion taloudellisen tilanteen kiristyminen tulevina vuosina. Infrastruktuurin parantamiseen ja liikennekäyttäytymisen valvontaan käytettävissä olevien resurssien niukkuus lisää toimijoiden välisen yhteistyön tarvetta entisestään.

Rovaniemellä elokuussa 2015,

Lapin liikenneturvallisuusryhmä

1. Johdanto

Puutteet tieliikenteen turvallisuudessa aiheuttavat yhteiskunnan näkökulmasta merkittävän kansanterveysongelman. Liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain satoja ja loukkaantuu tuhansia ihmisiä. Onnettomuuksien laskennalliset kustannukset ovat noin 2 – 3 miljard ia euroa vuodessa. Uhrit ovat yleensä nuoria verrattuna muilla tavoilla menehtyviin. Onnettomuuksien muut vakavat seuraukset alentavat merkittävästi elämisen laatua.

Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Viimeisen vuosikymmenen aikana (v. 2005 – 2014) liikennekuolemien määrä on vähentynyt 379:sta 226 kuolleeseen ja loukkaantuneiden määrä 8983:sta 6669:ään. Lapissa vastaavana aikana liikennekuolemien määrä laski 13 kuolleesta 12 kuolleeseen, loukkaantuneiden määrä laski 449:stä 322:een.

Tieliikennekuolemien määrän laskusta huolimatta Suomen sijoitus kansainvälisessä vertailussa on viime vuosina heikentynyt. Asukaslukuun suhteutettuna Suomi oli vuonna 2014 kymmenennellä sijalla Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa. Paras maa vertailussa oli Malta. Ruotsi o li vertailussa toisena, Norja neljäntenä ja Tanska kuudentena.

Tuoreimmassa laaditussa valtakunnallisessa Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa 2011 – 2014 on esitetty neljä keskeistä toimenpidekokonaisuutta:

- kuljettajan ajokunto
- liikennekäyttäytyminen
- taajamien liikenneturvallisuus
- maanteiden liikenneturvallisuus

Valtakunnallista suunnitelmaa ei ole päivitetty suunnitelmakauden päätyttyä 2014.

Näiden lisäksi alueelliseen suunnitelmaan on sisällytetty maakunnan erityispiirteisiin kuuluvat asiat kuten maastoajoneuvoliikenne, porokolarit sekä Barentsin alueen synnyttämä kansainvälinen liikenne.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetetut tavoitteet ja suunn itellut toimenpiteet ovat linjassa valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa. Suunnitelma tukee Lapin liikenneturvallisuuden parantamiseksi eri tahoilla tehtävää työtä. Vuotuisen seurannan kautta varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien / liikkujien tarpeissa tapahtuvat muutokset otetaan huomioon ja että resurssit osataan kohdentaa oikein.

2. Visiot ja tavoitteet

Valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuutta koskevan periaatepäätöksen (5.12.2012) mukaan liikennejärjestelmä tulee suunnitella siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tämä liikenneturvallisuustyötä ohjaava visio on ollut toiminnan perustana vuodesta 2001 lähtien. Vision mukainen tavoitetila ohjaa pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyötä ja on toiminnan eettinen perusta. Visio on yhtenevä jokaisen liikenteessä liikkuvan ihmisen omien henkilökohtaisten tavoitteiden kanssa.

Nollavision lähtökohtana on, että ihmiselämä ja terveys eivät ole vaihdettavissa muihin hyödykkeisiin kuten liikenteen aikasäästöihin - nopeuden ihannointiin. Visio jakaa vastuuta yhtäältä liikennejärjestelmän kehittämisestä ja ylläpitämisestä vastaaville siitä, että liikennejärjestelmä sopeutetaan ihmisen ominaisuuksiin, toisaalta kullekin tienkäyttäjälle edellyttämällä tältä sääntöjen noudattamista ja turvalaitteiden käyttämistä.

Valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman mukaan liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva turvallisuuden parantaminen:

- vuonna 2020 enintään 138 tieliikennekuolemaa (2,4 kuolemaa/100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 5 700 loukkaantunutta (100 loukkaantunutta/100 000 as.)

Lappiin suhteutettuna nämä luvut ovat:

- vuonna 2020 enintään 5 tieliikennekuolemaa (2,7 kuolemaa/100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 200 loukkaantunutta (100 loukkaantunutta/100 000 as.)

Vuonna 2014 eo. tunnusluvut olivat koko maassa 4,1 tieliikennekuolemaa/100000 as. ja Lapissa 6,6 tieliikennekuolemaa/100000 as.

Liikenteen turvallisuusvision ja asetettujen määrällisten tavoitteiden avulla pyritään vakavien liikenneturmien jatkuvaan vähenemiseen. Liikenneturvallisuutta parannetaan eri osapuolten toimin ja yhteistyössä. Haastavien turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan kaikissa tieliikennettä koskevissa linjauksissa ja päätöksissä turvallisuusnäkökulman priorisointia. Vastuu liikenneturvallisuudesta on yhteinen ja sitä kantamaan on tultava myös kaikkien kansalaisten, yritysten ja yhteisöjen sekä yksilöinä että organisaatioina.

Barentsin alueella toimivat tieviranomaiset ovat sopineen yhteisestä liikenneturvallisuustyön tavoitteesta:

Barentsin alueella matkustaminen ja tavaroiden kuljettaminen helpottuu ja tulee nykyistä turvallisemmaksi.

3. Liikenneturvallisuustyön toimijat ja organisointi

3.1 Liikenneturvallisuustoimijat

Lapin ELY -keskus

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) vastaa maakunnan maanteistä. Liikneneviraston kanssa solmitussa tulossopimuksessa sille on annettu liikenneturvallisuustavoite, jonka mukaan ELY -keskus vähentää tienkäyttäjän riskiä joutua vakavaan liikenneonnettomuuteen. Lapin ELY-keskus tekee liikenneturvallisuustyötä edistämällä alueellista yhteistyötä, vaikuttamalla turvallisemman liikennekäyttäytymisen puolesta ja tekemällä poikkihallinnollista liikenneturvallisuustyötä. Lapin ELY -keskuksessa toimii liikenne- ja infra -vastuualueen asiantuntijoista koostuva liikenneturvallisuustiimi, jonka tehtävänä on mm liikenneturvallisuustavoitteen toteutumisen edistäminen.

Lapin ELY -keskus on tehnyt vuonna 2010 yhteistyösopimuksen silloisten Peräpohjolan poliisilaitoksen, Lapin poliisilaitoksen, Liikkuvan poliisin Pohjois-Suomen tulosyksikön ja Liikenneturvan Oulun aluetoimiston kanssa alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoimisesta ja kehittämisestä. Sopimuskumppanit muodostavat Lapin liikenneturvallisuusryhmän, jota on täydennetty myös kuntatahon edustajalla sekä Lapin pelastuslaitoksen edustajalla. Sopimuksen mukaan Lappiin on muodostettu myös laaja-alainen liikenneturvallisuusfoorumi, jossa on edustettuna eri tavoin liikenneturvallisuutta edistämään kykeneviä Lappilaisia yhteistyötahoja.

Liikenneturva

Liikenneturva on vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö, jolla on 56 eri aloja edustavaa jäsenyhteisöä. Se toimii läheisessä yhteistyössä näiden ja alan viranomaisten kanssa. Liikenneturvan toiminnasta säädetään lailla ja toimintaa valvoo liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneturva on tieliikenneturvallisuuden valistusorganisaatio. Sen tehtävänä on vaikuttaa ennaltaehkäisevästi ihmisten liikennekäyttäytymiseen tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikä- ja tienkäyttäjäryhmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia. Tutkimustoiminnalla hankitaan taustatietoja oman työn tukemiseksi.

Liikennevalistuksen kohteena ovat tienkäyttäjät, alalla työskentelevät ja päättäjät. Tavoitteena on vaikuttaa ihmisten tietoihin, taitoihin, käyttäytymiseen ja asenteisiin sekä niitä ohjaaviin arvoihin. Tavoitteena on myös lisätä tienkäyttäjien valmiuksia ja tahtoa huolehtia itse omasta turvallisuudestaan. Liikenneturvallisuustyö on luonteeltaan ihmisten suostuttelua ja kovien keinojen perustelua.

Poliisi

Lapin maakunnan alueella toimii Lapin poliisilaitos. Poliisilaitokset sopivat liikenne- turvallisuuteen vaikuttavat tulostavoitteet vuosittain Poliisihallituksen kanssa käytävissä tuloskeskusteluissa ja toteuttavat sovitut asiat omassa valvonta- ja liikenneturvallisuustyössään. Lapin poliisilaitos vastaa omalla alueellaan liikenteen valvonnasta ja muusta poliisin liikenneturvallisuus- työstä yhteistyössä muiden paikallisten viranomaisten kanssa.

Kunnat

Kuntien tehtävänä on huolehtia asukkaidensa hyvinvoinnista alueellaan. Turvallinen liikkuminen on yksi osa kuntalaisten hyvinvointia. Liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan kuntiin perustettujen liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Niiden tehtävänä on aktivoida eri hallintokuntia systemaattiseen liikenneturvallisuustyöhön ja seurata liikenneturvallisuuden tilaa kunnan alueella. Erityisen suuri merkitys on kunnissa tehtävällä liikennekasvatus- ja valitustyöllä, jolla voidaan tavoittaa kuntalaisia eri elämänvaiheissa. Liikenneturvallisuustarpeet otetaan huomioon myös

maankäytön suunnittelussa sekä kuntien vastuulla olevien katujen ja muiden väylien suunnittelussa, rakentamisessa ja ylläpidossa.

Pelastuslaitos

Pelastustoimen tavoitteena on parantaa ihmisten turvallisuutta ja vähentää onnettomuuksia. Tavoitteena on myös, että onnettomuuden uhatessa tai tapahduttua ihmiset pelastetaan, tärkeät toiminnot turvataan ja onnettomuuden seurauksia rajoitetaan tehokkaasti.

Lapin pelastuslaitos ja sen vakinaiset palokunnat ja sopimuspalokunnat huolehtivat pelastustoimen tehtävistä maakunnan alueella.

Muut tahot

Lapin alueelliseen liikenneturvallisuusfoorumiin on kutsuttu edustajat kaikista Lapin kunnista sekä niistä tahoista, joilla on mahdollisuus vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen. Foorumeihin on vuosina 2013 ja 2014 osallistunut noin 40 tahoa (liite 1) ja niistä noin 100 henkilöä.

Lapin maakunta sijaitsee kolmen valtion välissä. Sillä on EU:n ulkorajaa Norjan ja Venäjän suuntaan. Rajavartiosto suorittaa itärajan rajanylityspaikoilla rajatarkastusten yhteydessä ajoneuvojen ja kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastuksia. Lisäksi se suorittaa maastoliikenteen valvontaa muuhun valvontatoimintaan liittyen sekä yhteistoimintana viranomaisten kanssa.

3.2 Liikenneturvallisuustyön alueellinen organisointi

Lapin liikenneturvallisuusryhmä ja Lapin liikenneturvallisuusfoorumi

Valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman mukaan alueellista liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY -keskuksen vetämä poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä. Sen tehtävänä on valtakunnallisten tavoitteiden jalkauttaminen aluetason liikenneturvallisuustyöhön, kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja eri tahojen liikenneturvallisuustyön yhteensovittaminen.

Lapin liikenneturvallisuusryhmän muodostavat nykyisin keskinäisen sopimuksen perusteella Lapin ELY -keskus, Liikenneturva ja Lapin poliisilaitos. Ryhmä on täydentänyt kokoonpanoaan Lapin pelastuslaitoksen ja Rovaniemen kaupungin edustajilla. Lapin liikenneturvallisuusryhmän toimintaa tukee laaja sidosryhmiä edustava Lapin liikenneturvallisuusfoorumi.

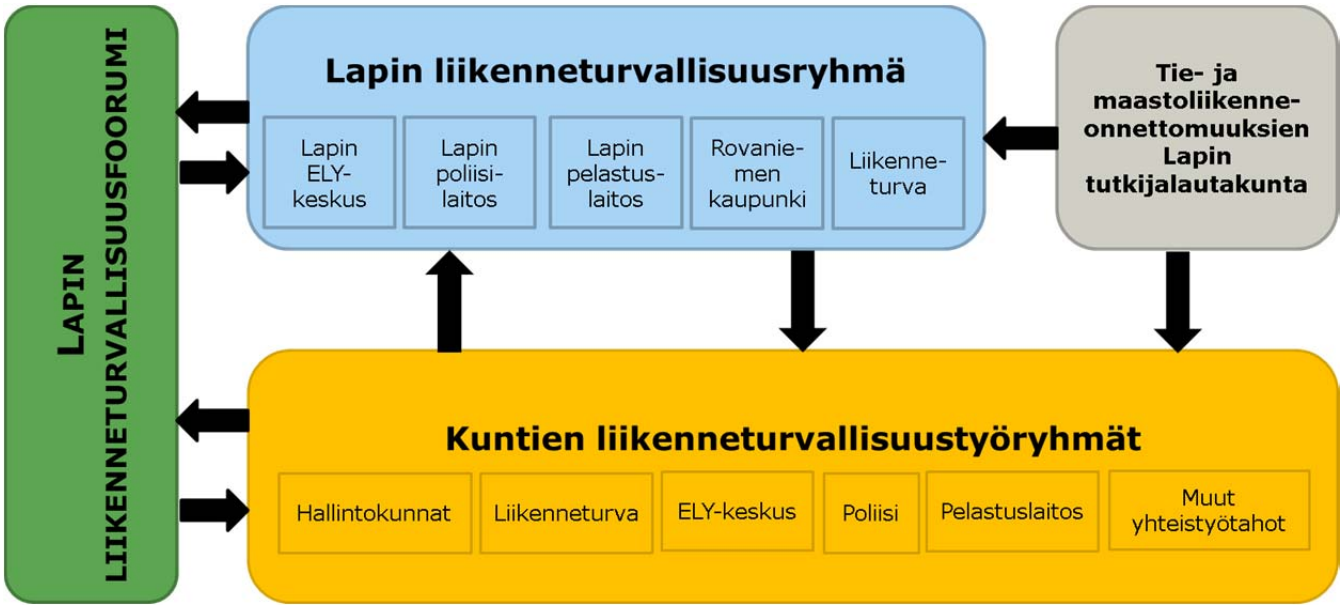
Kuvat 1-2. Pelastuslaitos ja poliisi työssään.

Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vuosittain 4 kertaa. Pitämissään kokouksissaan se:

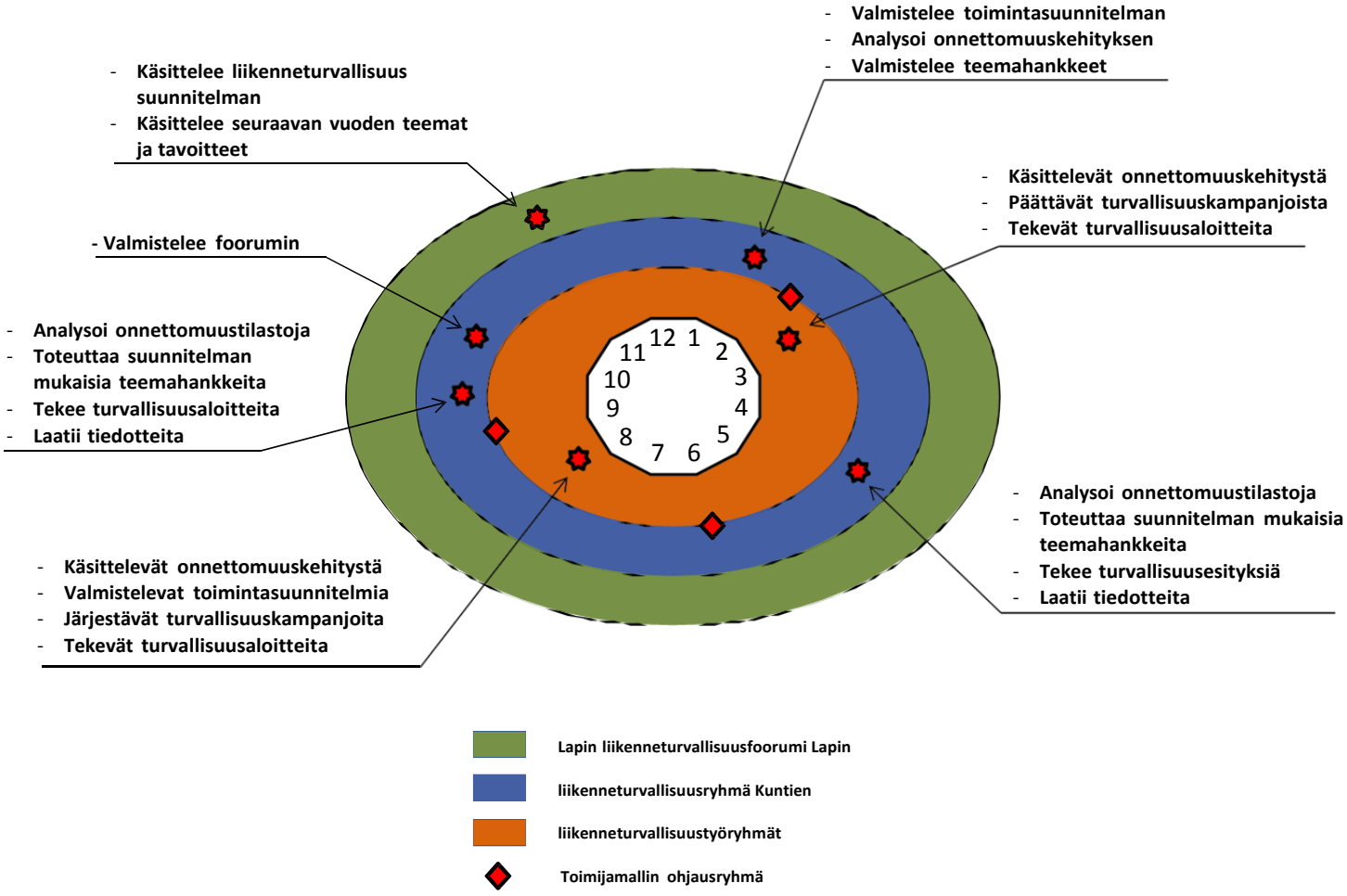
- laatii Lapin alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman yhteistyössä foorumin kanssa
- toteuttaa suunnitelmaan sisältyviä toimia ja toimenpiteitä
- järjestää vuosittain Lapin liikenneturvallisuusfoorumin
- järjestää tarpeen mukaan muita liikenneturvallisuusseminaareja ja työpajoja
- tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä
- osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön ja kehittää sen toimintamuotoja erityisesti Barentsin alueella
- ideoi ja kokeilee uusia toimintamalleja ja etsii uusia yhteistyötahoja
- edistää liikenneturvallisuustoimenpiteiden hyväksyttävyyttä.
- reagoi liikenneturvallisuustilanteessa tapahtuneisiin muutoksiin

Liikenneturvallisuusfoorumi:

- tukee Lapin liikenneturvallisuusryhmää alueellisen suunnitelman laatimisessa
- seuraa turvallisuustilanteen kehitystä ja suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamista
- lisää liikenneturvallisuustyön arvostusta ja näkyvyyttä - kukin taho omassa toiminnassaan
- edistää suunniteltujen toimenpiteiden hyväksyttävyyttä
- tekee turvallisuutta parantavia aloitteita
- lisää eri tahojen välistä yhteistyötä.



Kuva 3. Liikenneturvallisuustyön alueellinen organisaatiorakenne.



Kuva 4. Liikenneturvallisuustyön vuosikello.

Liikenneonnettomuuksien Lapin tutkijalautakunta

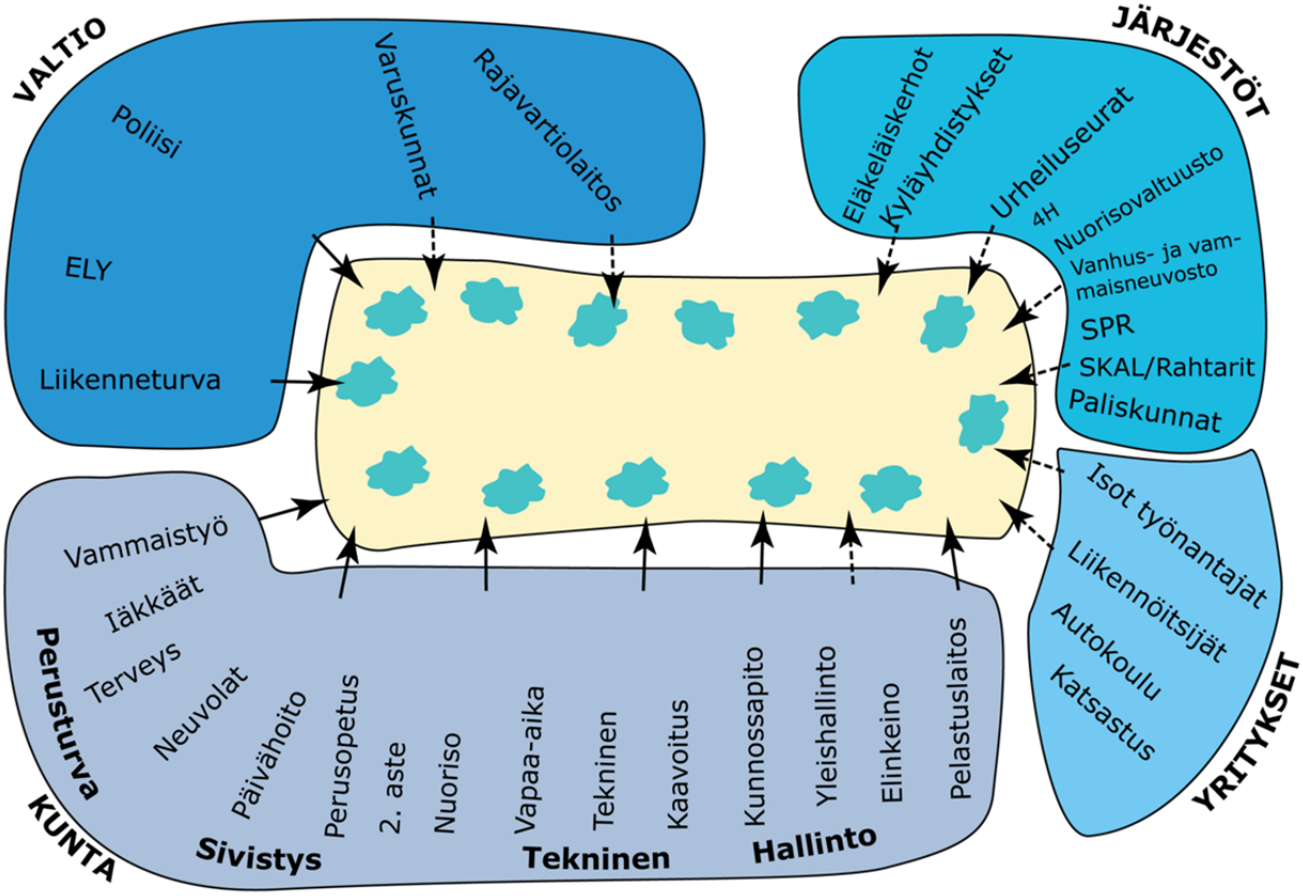
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta edellyttää mm., että kuolemaan johtaneista onnettomuuksista selvitetään niiden kulku, riskitekijät, seuraukset ja o losuhteet onnettomuuksien syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien tekijöiden ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Lautakunnassa, jonka asettaa viideksi vuodeksi kerrallaan Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, ovat edustettuina poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon ja käyttäytymistieteen tuntemus. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien Lapin tutkijalautakunta on selvittänyt kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet sekä joukon muita erityistapauksia. Vuosina 2011- 2014 se on tutkinut 122 onnettomuutta, joista 6 on ollut kevyen liikenteen onnettomuutta.

Kuntien liikenneturvallisuusryhmät

Liikenneturvallisuuden perustyö tehdään kuntien omissa poikkihallinnollisissa liikenneturvallisuusryhmissä. Kaikissa Lapin kunnissa on toimiva liikenneturvallisuusryhmä ja ne ovat mukana ns. toimijamallissa, jota Lapin ELY –keskus ja osallistuvat kunnat yhdessä rahoittavat. Toimijamallissa kunnat saavat avukseen koordinaattorin, joka tukee ja edistää kunnissa tehtävää liikenneturvallisuustyötä.

Kuntiin kohdistuva keskeinen odotus on, että jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuustyöryhmä sekä ajantasainen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma (KVT – suunnitelma). Tavoiteltavaa on, että jokaisessa kunnassa on myös liikenneympäristösuunnitelma tai toimenpideohjelma liikenneinfrastruktuuriin liittyvien liikenneturvallisuuspuutteiden korjaamiseksi.

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä tulisi olla edustus kunnan kaikista hallintokunnista, ELY -keskuksesta, poliisista, Liikenneturvasta sekä mahdollisuuksien mukaan myös pelastuslaitoksesta ja autokoulusta.



Kuva 5. Periaatekuva kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän muodostamisesta.

4. Liikenneturvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja - työn haasteita

4.1 Tilastoja ja tunnuslukuja

Pohjoismaisessa vertailussa eniten ihmisiä suhteessa asukasmäärään kuolee tieliikenteessä Suomessa. Suomessa 100 000 asukasta kohti kuoli tieliikenteessä 4,1 ihmistä vuonna 2014, kun vastaava suhdeluku oli Ruotsissa 2,8, Norjassa 2,9 ja Tanskassa 3,1. Lapissa tämä suhdeluku oli 6,6 vuonna 2014.

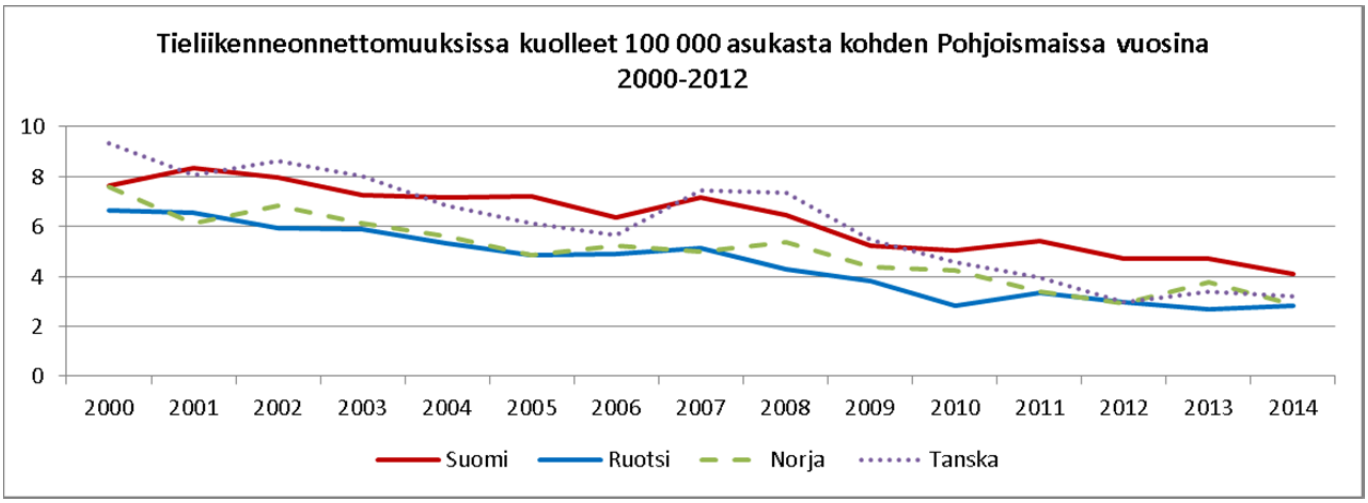
Kuluneen 20 vuoden aikana (1995–2014) tieliikenteessä kuolleiden määrä on laskenut Suomessa noin 27 % ja Lapissa 38 %. Vuosina 1995–2004 koko maan tieliikenteessä kuoli keskimäärin 411 ihmistä vuosittain ja Lapissa keskimäärin 21 ihmistä. Seuraavalla 10-vuotisjaksolla (2005–2014) vastaavat luvut olivat 302 ja 13 ihmistä.

Tieliikenteessä loukkaantuneiden lukumäärät eivät ole vuosittain täysin vertailukelpoisia tilastointiperusteiden muuttumisen vuoksi vuoden 2004 jälkeen. Lapin tieliikenteessä loukkaantui vuosina 20 05–2014 keskimäärin 364 henkilöä vuodessa. Vuosina 2005–2009 loukkaantuneiden määrä oli 392 henkilöä vuodessa ja vuosina 2010–2014 vastaava määrä oli 342 henkilöä.

Hirvikolareiden määrä Lapissa on kasvanut merkittävästi viime vuosina. Hirvikolarien määrä laski 2000 luvun alun n. 120-140 hirvikolarista 60 kolariin vuodessa, mutta kolmen viimeisen vuoden aikana onnettomuuksien määrä on kasvanut jälleen lähelle 130 kolaria. Asetetun tavoitteen mukaisesti hirvikolareita saisi tapahtua enintään 40 vuodessa.

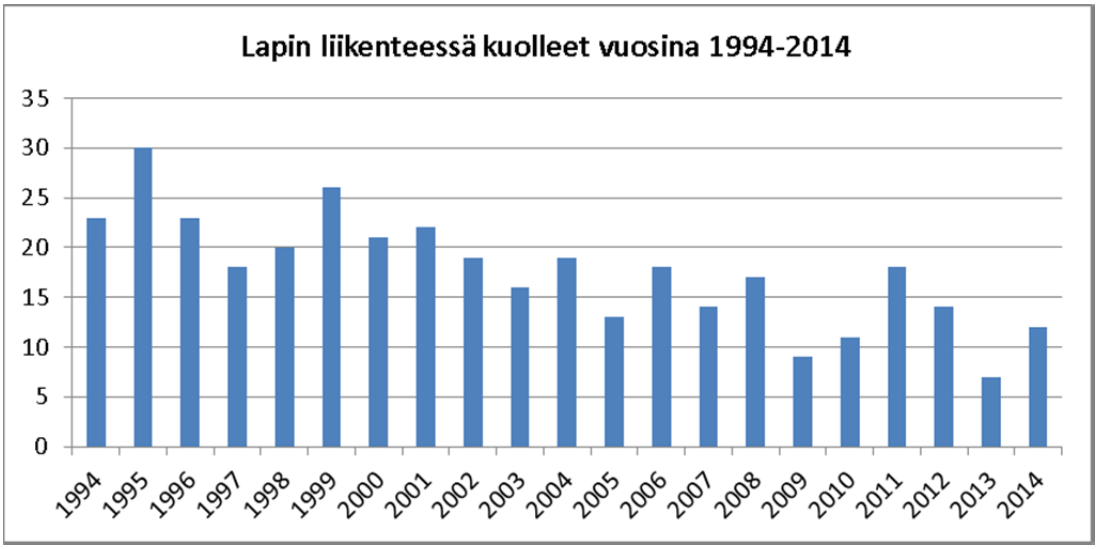
Liikenneturvan seurantatietojen ja tilastokeskuksen onnettomuustilastojen perusteella:

- turvavyön käyttäminen takapenkillä on maan keskiarvoa
- turvavyön käyttäminen taajamassa ja taajaman ulkopuolella etuistuimilla on maan keskiarvoa vähäisempää
- pyöräilykypärän ja heijastimen käyttäminen on maan keskiarvoa vähäisempää
- törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on vähäisempää kuin muualla maassa
- tieliikenteessä kuolleiden sekä loukkaantuneiden määrä 100 000 asukasta kohden on pääsääntöisesti maan keskiarvoa suurempi ajanjaksolla 2005–2014.

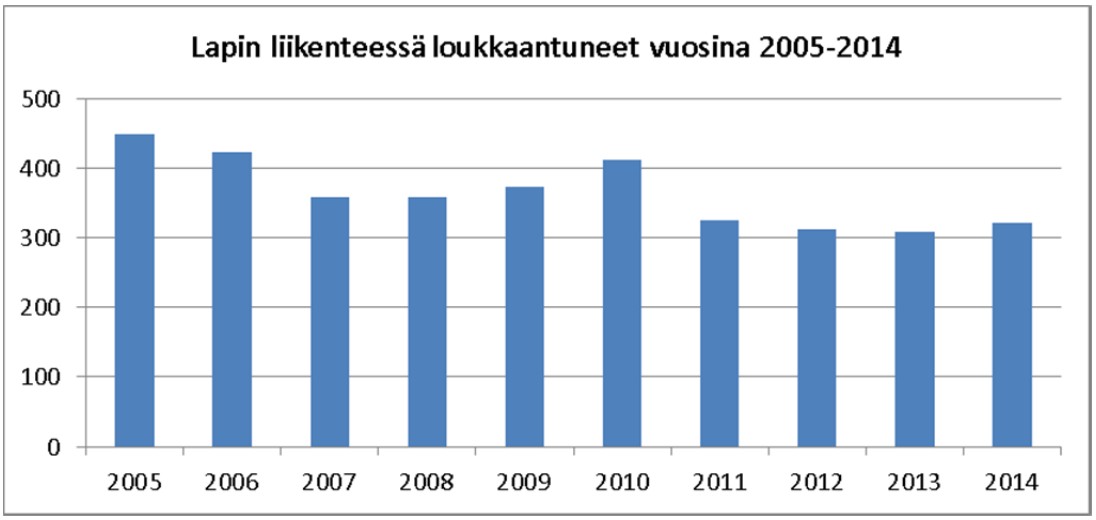


Kuva 6. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä suhteutettuna asukaslukuun Pohjoismaissa vuosina 2000-2014. Huom. Ruotsissa liikennekuolemien tilastointi muuttui vuonna 2010, kun liikenteessä tehdyt itsemurhat jätettiin pois liikennekuolemien määrästä.

Moottorikelkkailu on yleistynyt viime vuosina. Lapissa on viral lisia moottorikelkkareittejä 3478 km ja epävirallisia kelkkauria 5066 km (1.6.2011), mikä on arviolta yli kolmannes koko maan vastaavista kilometrimääristä. Rekisteröityjä moottorikelkkoja oli koko maassa 31.12.2014 yhteensä 137 115 kappaletta, joista Lapissa noin neljännes. Myös mönkijämäärät ovat lisääntyneet ja niiden käyttö on siirtynyt myös maanteille sekä muille yleiselle liikenteelle tarkoitetuille väylille. Kehityskulun seurauksena maastoliikenneonnettomuudet erottuvat Lapin tieliikenneonnettomuustilastoissa muuta maata selkeämmin.



Kuva 7. Lapin tieliikenteessä kuolleet vuosina 1994–2014.



Kuva 8. Lapin tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 2005–2014.

4.2 Liikennevahinkojen kustannukset

Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuu mittavia menetyksiä sekä osallisille että yhteiskunnalle. Vaikutuksia voidaan arvioida taloudellisin laskelmin, joskin terveyden tai hengen menetys sekä osallisten ja omaisten henkiset kärsimykset ovat mahdottomia hinnoiteltaviksi. Kunnille liikennevahingoista aiheutuu kustannuksia seuraavista tekijöistä:

- palo- ja pelastustoimen menot uhrien kuljetuksesta ja liikenneväylien raivauksesta
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta
- toimeentulotukien tarpeen lisäys uhrien tulomenetysten ja menolisäysten takia
- sosiaalihuollon menot vammaispalveluiden ja suojatyön järjestelyistä invalidisoituneille
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen
- verotulon alentuminen uhrien määräaikaisen tai pysyvän ansiotulon menetyksen takia
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi

Välillisiä kustannuksia syntyy:

- osuudesta hallinnon yleiskustannuksiin
- palvelukapasiteetin sopeuttamisesta käyttäjämäärän muutokseen
- uhrien ostovoiman alentumisesta ja
- kunnan imagon heikkenemisestä turvallisena asuinympäristönä

Liikennevirasto on määritellyt Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013 -julkaisussaan henkilövahingoille ja eri onnettomuustyypeille seuraavat arvot:

Henkilövahinkojen yksikköarvot:

- kuolema 2,406 M€
- pysyvä vamma 1,350 M€
- vaikea tilapäinen vamma 0,324 M€
- lievä tilapäinen vamma 0,063 M€.

Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot:

- kuolemaan johtanut onnettomuus 2,911 M€
- vammautumiseen johtanut onnettomuus 0,440 M€
- henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 0,599 M€
- vähäinen ajoneuvovaurio 0,003 M€
- tieliikenneonnettomuus keskimäärin 0,136 M€.

Jos kunnan osuudeksi näistä arvioidaan 20 %, niin vuosien 2005- 2014 aikana kunnille on Lapissa aiheutunut kustannuksia pelkästään liikennekuolemista (168) yhteensä lähes 81 M€.

Liikenteessä vakavasti loukkaantuneen henkilön joutuessa keskussairaalahoitoon syntyy kustannuksia, jotka ovat noin 1200 - 4200 €/hoitovuorokausi. Sairaala laskuttaa tapauksista vakuutusyhtiötä tai kuntaa. Yhden vaikeasti vammautuneen ihmisen hoito- ja kuntoutuskustannukset voivat olla vuodessa luokkaa 30 000 €.

4.3 Lapin erityispiirteet

Liikenneturvallisuus on osa kansalaisten perusturvallisuutta ja yksi tärkeimmistä liikennejärjestelmän laatua kuvaavista tekijöistä. Imagolla, johon sisältyy turvallisen liikkumisen tunne, on merkitystä Lapille matkailumaakuntana. Tietoisuus siitä, että Lapissa on turvallista liikkua sekä maanteillä että maastossa on omiaan lisäämään matkailun vetovoimaa sekä kotimaassa että ulkomailla. Maastoliikenne on olennainen ja kasvava osa talvimatkailun palvelutarjontaa.

Lapin tieverkko on harva ja matkat pitkiä. Oman auton käyttö on usein välttämätöntä julkisten kulkuneuvojen puuttumisen vuoksi pitkälle vanhuusikään saakka.

Kuva 9. Pelastustöitä voi vaikeuttaa ankara pakkanen.

Kuva 10. Pelastushelikopteri Aslak on säästänyt monessa tapauksessa onnettomuuden uhrin hengen.

Maastoliikenteen suorite on Lapissa suurempaa kuin muualla maassa. Tämä näkyy selkeästi myös onnettomuustilastoissa. Lakisääteisestä liikennevakuutuksesta korvatut moottorikelkkavahingot kaksinkertaistuivat vuodesta 2000 vuoteen 2009. Vuosina 2009–2013 moottorikelkkavahinkojen määrä on kuitenki n laskenut. Ajanjaksolla 2009–2013 Lapissa on ollut noin 210 korvattua vahinkoa vuosittain. Määrä on noin 30 % koko maan luvuista. Vuosina 2009–2013 moottorikelkkaonnettomuuksissa on kuollut yhteensä 39 henkilöä. Lapissa kuolleiden määrä oli 20 henkilöä eli yli 50 % koko maan luvusta.

Mönkijöiden määrän lisääntyminen näkyy selvästi myös onnettomuustilastoissa. Vuosina 2009–2012 kuolemaan johtaneita mönkijäonnettomuuksia sattui 26 kappaletta. Onnettomuuksista kuusi eli 23 % tapahtui Lapissa.

Porokolari on Pohjois-Suomelle tyypillinen eläinonnettomuus. Ajanjaksolla 2011–2014 porokolareita on sattunut noin 400 0 kappaletta vuodessa (www.varoporoa.fi).

Porokolareista laadittiin vuonna 2010 perusteellinen toimenpideselvitys. Keskeinen rooli ja vastuu selvityksessä on esitetty yksittäisille paliskunnille, joiden odotetaan laativan suunnitelmat porokolareiden vähentämiseksi omilla alueillaan. Suunnitelma on kirjattu myös ELY -keskuksen ja Paliskuntain yhdistyksen väliseen tulossopimukseen. Paliskuntain yhdistys, yhdessä La pin ELYn ja valittujen paliskuntien kanssa toteuttaa käytännön toimenpiteitä, joiden avull a porokolareiden määrää voidaan vähentää. Ajantasaista porovaroitusjärjestelmää on kokeiltu talvesta 2013/2014 lähtien kahdessa kohteessa, valtatiellä 20 Oulun j a Kuusamon välillä sekä valtatiellä 4 Rovaniemeltä pohjoiseen. Kokeilussa muka na olevat raskaan liikenteen kuljettajat lähettävät ja vastaanottavat varoituksia poroista yksinkertaisella älypuhelinsovelluksella. Myös alueid en poronhoitajat lähettävät varoituksia tien lä hellä liikkuvista poroista.

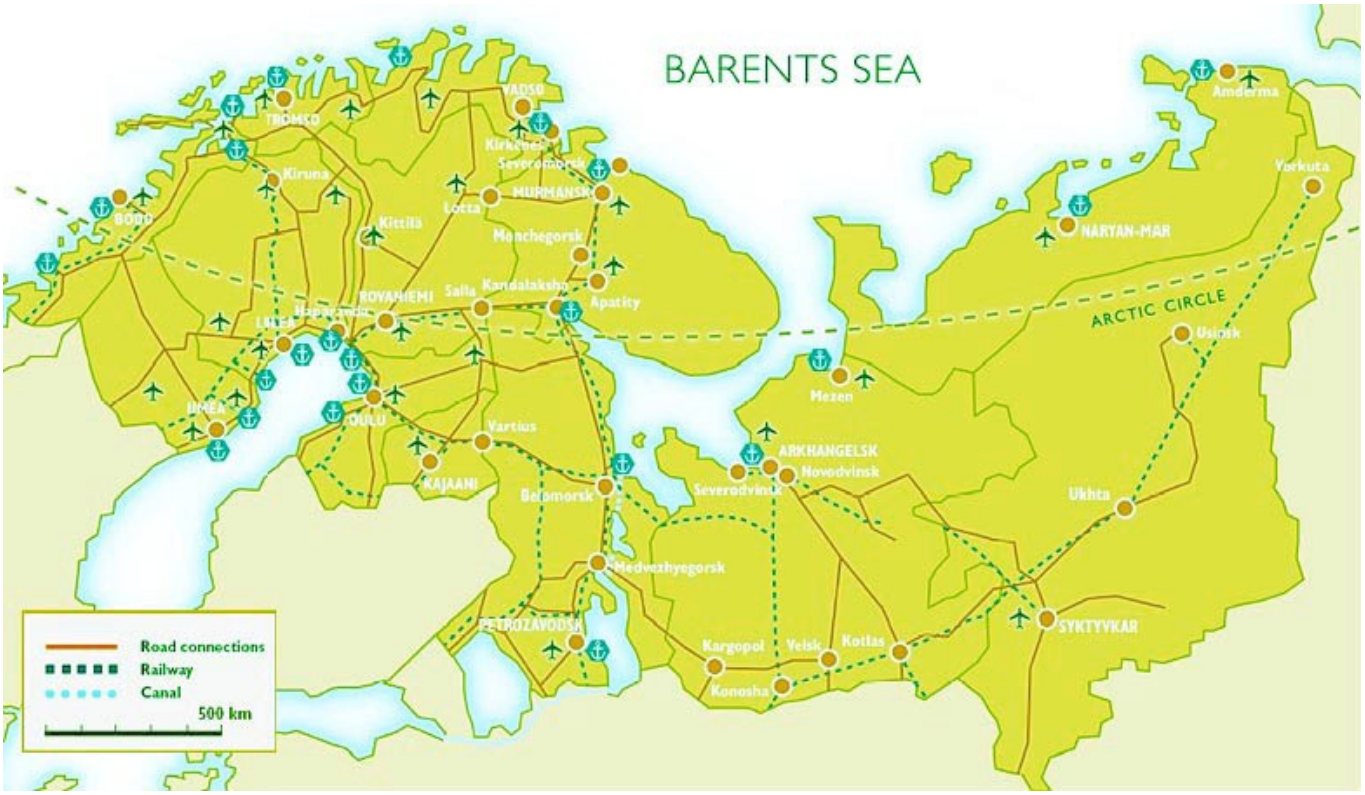
Kuva 11. Porokolaririskistä varoitetaan poronhoitoalueen ulkoreunoilla suurilla varoitustauluilla ja taajamista poistuttaessa kuvan mukaisilla toistotauluilla.

Kuva 12. Porokolareita sattuu eniten syyskesällä ja marras-joulukuussa.

Toimivat sidosryhmäsuhteet, alueella osaaminen sekä yhteistyö oppilaitosten, viranomaisten ja yritysten ja yhteisöjen kesken antaa hyvät mahdollisuudet innovatiivisuuden lisäämiseen liikenneturvallisuustyössä. Lappiin on jo syntynyt kokonaan uusia verkostoituneeseen toimintamalliin perustuvia yhteistyöryhmiä, joissa liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista on mahdollista edistää. Turvallisuushankkeissa, joita toteutetaan mm. Lapin Amk:n, AVI:n ja Lapin liiton toimesta, tavoitellaan eri elinkeinojen häiriöttömän toiminnan varmistamista. Matkailu on ollut turvallisuushankkeissa edelläkävijä. Hankkeiden kautta on mahdollista laajentaa liikenneturvallisuustyön toimintakenttää. Sisäisen turvallisuuden yhteistyöllä on haettu mahdollisuuksia vaikuttaa liikenneturvallisuuteen nykyistä laajemmassa verkostossa.

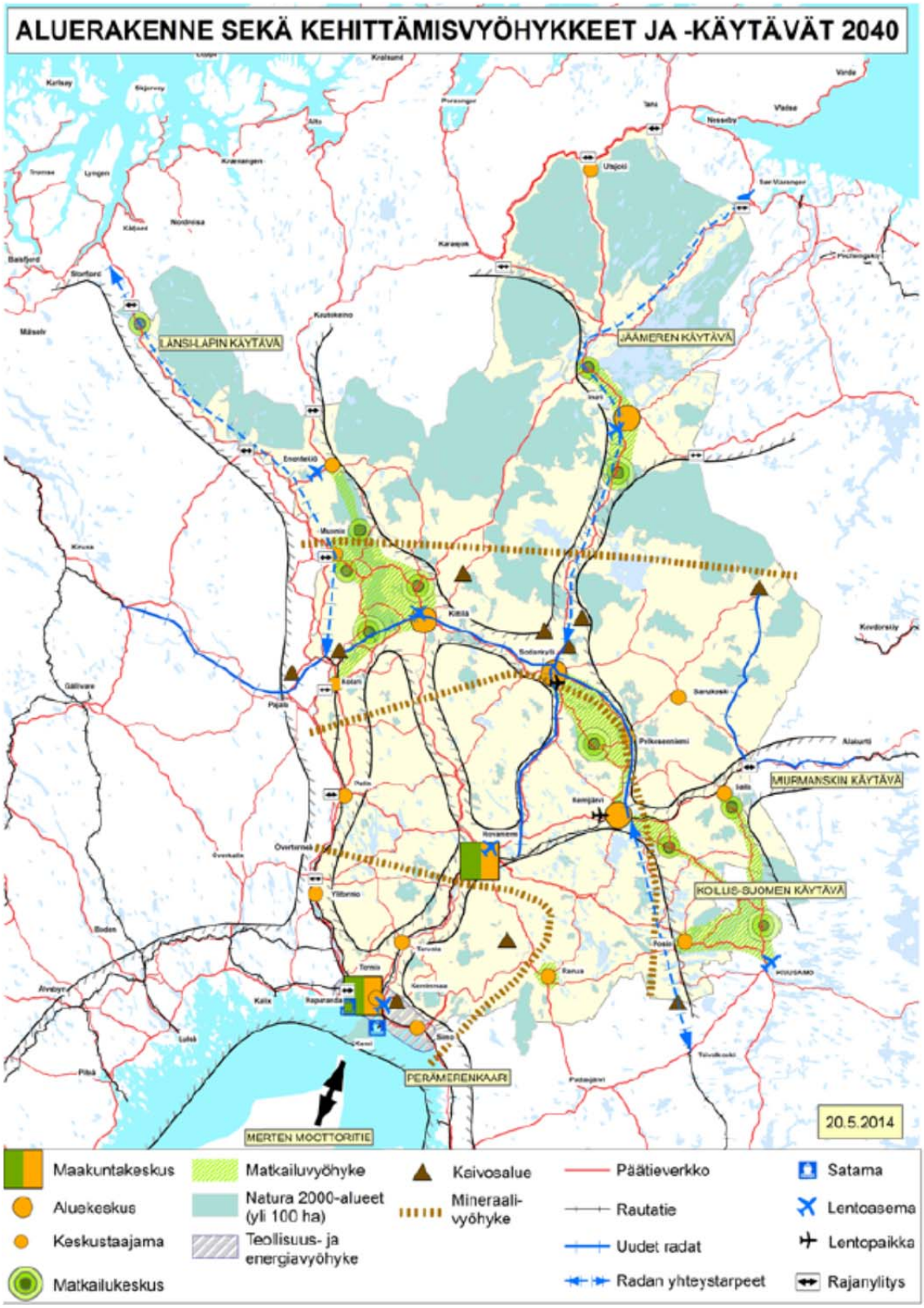
Barentsin alueella on neljän valtion välillä 23 rajanylityspaikkaa, joiden kautta kulkee päivittäin lähes 30 000 ajoneuvoa. Maiden välillä on liikenneturvallisuudessa huomattavia eroja. Erilaiset liikennekulttuurit kohtaavat kaiken aikaa ja aiheuttavat vaaratilanteita.

Lapissa talvi on pitempi ja kylmempi kuin muualla maassa, joten sillä on huomattava vaikutus teiden kunnossapitoon. Teiden talvihoitoluokitus perustuu pääpiirteissään valtakunnallisiin talvihoidon toimintalinjoihin. Ilmasto-olosuhteiden vaikutus, elinkeinot ja talven matkailuliikenteen aiheuttama liikennemäärän merkittävä kasvu on kuitenkin otettu huomioon talvihoitoluokituksessa.



Kuva 13. Lappi osana Barentsin aluetta. Kuva: Lapin liitto.

Kaivostoiminnan laajentuminen, matkailun volyymin kasvaminen, energiaa tuottavien voimaloiden rakentaminen ja Koillisväylän avautuminen uusine rautatieyhteyksineen lisäävät tulevaisuudessa kuljetuksia ja liikennettä sekä liikenneturvallisuusriskejä. Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteet ajoittuvat vuosille 2015 - 2018, mutta samalla varaudutaan em. kehitykseen erityisesti maankäytön suunnittelun eri tasoilla sekä maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä.



Kuva 14. Maakuntasuunnitelmassa esitetty Lapin aluerakenne sekä kehittämisvyöhykkeet ja -käytävät 2040. Lähde: Lappi Sopimus, Maakuntaohjelma 2014-17.

5. Toimenpiteet vuosina 2015 – 2018

Valtakunnallisessa tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa on esitetty neljä keskeistä toimenpidekokonaisuutta, jotka ovat:

- ajokunto
- liikennekäyttäytyminen
- taajamien liikenneturvallisuus
- maanteiden liikenneturvallisuus

Suunnitelmassa on esitetty yhteensä 11 suunnitelmaa tukevaa linjausta sekä 22 yksittäistä toimenpide-esitystä vastuineen ja etenemismalleineen. Alueella toteuttamiskelpoiset toimenpiteet on koottu ja vastuutettu valtakunnallisesta suunnitelmasta kohdissa 5.1- 5.4 kuvatulla tavalla. Lapin alueelle muusta maasta poikkeavat ominaiset toimenpiteet on käsitelty kohdissa 5.5. ja 5.6.

Suunnitelmassa on esitetty 55 yksittäistä toimenpidettä. Toimenpiteiden painoarvoista toteutettiin sähköinen kysely, jossa vastaajat antoivat kullekin toimenpide-esitykselle painoarvon väliltä 1–5 (1= kohtuullisen tärkeä … 5= er ittäin tärkeä). Kysely kohdistettiin kuntien l iikenneturvallisuusryhmille. Kyselyyn saatiin 49 vasta usta. Jäljempänä kunkin toimenpide-esityksen perässä on e sitetty keskiarvo niistä painoarvoluvuista, jotka saatiin kyselyyn vastanneilta.

Kuvat 15-17. Poliisin valvontaa tiellä ja maastossa.

5.1 Ajokunto

Päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisen vähentäminen

Vuosien 2001- 2009 aikana on Lapissa kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettaja ollut alkoholin vaikutuksen alainen (> 0,5 promillea) 24 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Ongelman poistamiseksi toimitaan seuraavasti:

- **Pyritään vaikuttamaan siihen, että rattijuopumusvalvontaan käytettävissä olevat resurssit eivät vähene**. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä ja Lapin liikenneturvallisuusfoorumi (4,6).
- Lisätään tiedotusta ja valistusta rattijuopumuksen vähentämiseksi (ns. nollatoleranssi). Vastuutahoja ovat Liikenneturva, poliisi, kunnat, koulut, oppilaitokset, varuskunnat (4,1).
- Lisätään/edistetään ajoneuvojen takavarikointia toistuvissa rattijuopumustapauksissa. Vastuutahoja ovat poliisi, syyttäjänvirasto ja tuomioistuin (4,1).
- Edistetään alkolukon käyttöönottamista. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä, Lapin liikenneturvallisuusfoorumi ja ammattiliikenteen harjoittajat (3,8).
- Panostetaan rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin. Vastuutahoja ovat Lapin aluehallintovirasto, kunnat, poliisi, sosiaali- ja terveystoimi (3,7).

Ajoterveyden ja -vireyden arviointi

Väestön ikääntyessä terveydellä on tärkeä merkitys iäkkäiden turvallisessa liikkumisessa. Lapin tutkijalautakunta on joutunut selvittämään useita onnettomuuksia, joissa osapuolena on iäkäs kuljettaja tai jalankulkija.

Vuosien 2009–2013 aikana kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettajan tila (alkoholi, sairaus, väsymys, mielentila) on ollut yksi taustatekijä 67 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Lappiin Etelä-Suomesta omalla autolla matkaava joutuu ajamaan päivän aikana jopa yli 10 tuntia ollakseen perillä matkailukeskuksessa. Tutkimusten mukaan 16 tunnin valveillaolo vastaa ajovireydessä 0,5 promillen humalatilaa. Pitkälle ajomatkalle lähdettäessä tulee varautua moniin seikkoihin kuten taukoihin, riittävään ravintoon sekä yllätyksiin keli- ja sääolosuhteissa.

Ongelman korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- **Edistetään lääkärien ilmoitusvelvollisuuden käytännön toimivuutta ja poliisin käytäntöä määrätä iäkäs henkilö väliaikaiseen ajokieltoon ajokyvyn ilmeisen heikentymisen vuoksi siihen saakka, kunnes hän on suorittanut ajokokeen hyväksyttävästi**. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä, poliisi ja lääkärit (4,3).
- Lisätään ammattikuljettajien tietoisuutta oman työterveytensä ja ajovireytensä ylläpitämisestä. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, työnantajat, työterveyshuolto, SKAL Pohjois-Suomi ry, Linja-autoliiton Lapin osasto, Suomen taksiliiton Lapin alueyhdistys ry (4,1).
- Lisätään valistusta ajovireyden merkityksestä erityisesti pitkiä matkoja ajettaessa. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, matkailuyritykset, Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä -hanke (3,9).

Kuvat 18-19. Iäkäs kuljettaja voi olla myös liikennettä rauhoittava osapuoli. Kuvat: Liikenneturva.

5.2 Liikennekäyttäytyminen

Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttäminen

Liikenteen automaattisten mittauspisteiden (LAM -piste) nopeustietojen mukaan ylinopeutta (> 10 km/t) ajaneitten osuus vaihtelee eri mittauspisteissä 7 - 14 %:n välillä.

Vuosien 2009–2013 aikana on aiheuttajakuljettajan ylinopeus (vähintään 10 km/h) ollut yksi tekijä 37 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Turvavöiden käyttöaste takapenkillä on Lapissa 87% ja koko maassa keskimäärin 87 %. Lapissa taajamissa ja taajamien ulkopuolella turvavöiden käyttöaste on etupenkeillä vähäisempää kuin koko maassa keskimäärin.

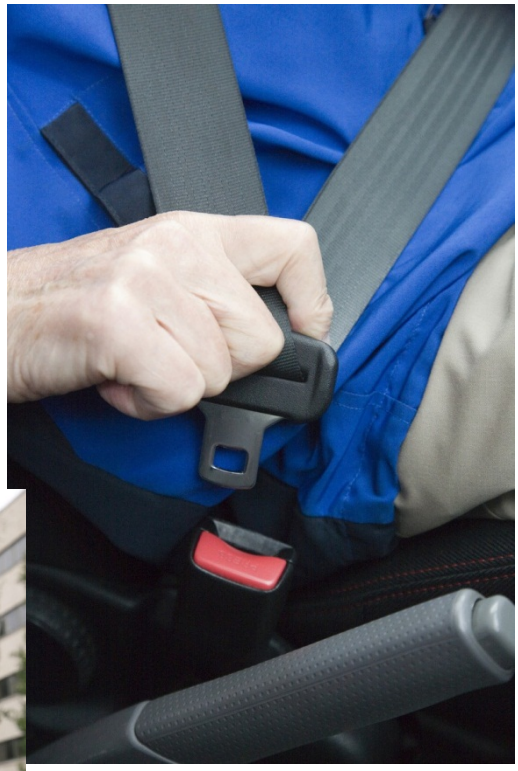
Turvavyön käyttäminen olisi voinut estää tieliikennekuoleman, vammautumisen tai lieventää vammoja 53 %:lla vuosina 2009–2013 henkilö- tai pakettiautoissa vammautuneista tai kuolleista turvavyöttömistä henkilöistä.

Pyöräilykypärän käyttöaste on Lapissa noin 26 %, kun se koko maassa on keskimäärin 37 %.

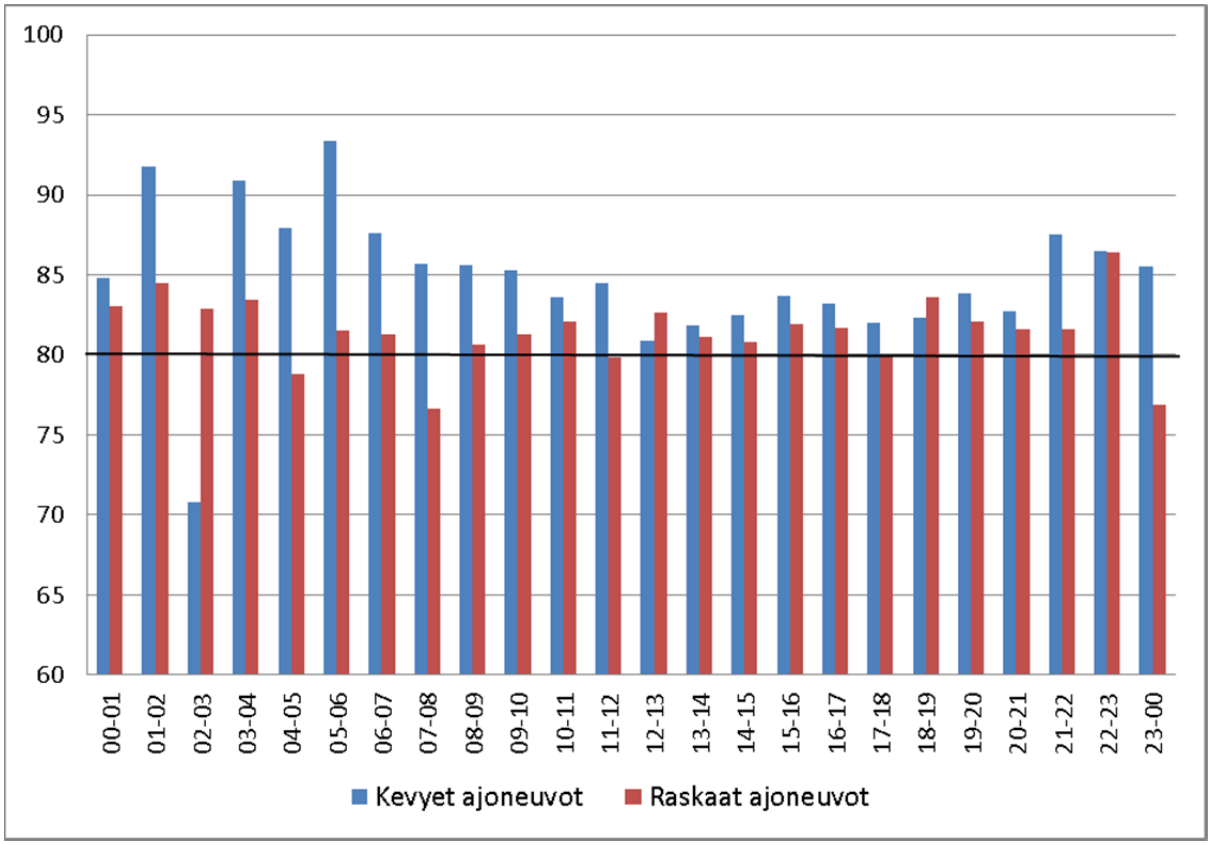
Vuosien 2009-2013 aikana kypärän käyttäminen olisi mahdollisesti pelastanut kuolemalta 36 % kypärättä pyöräilleistä onnettomuuden uhreista.

Ongelmien korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

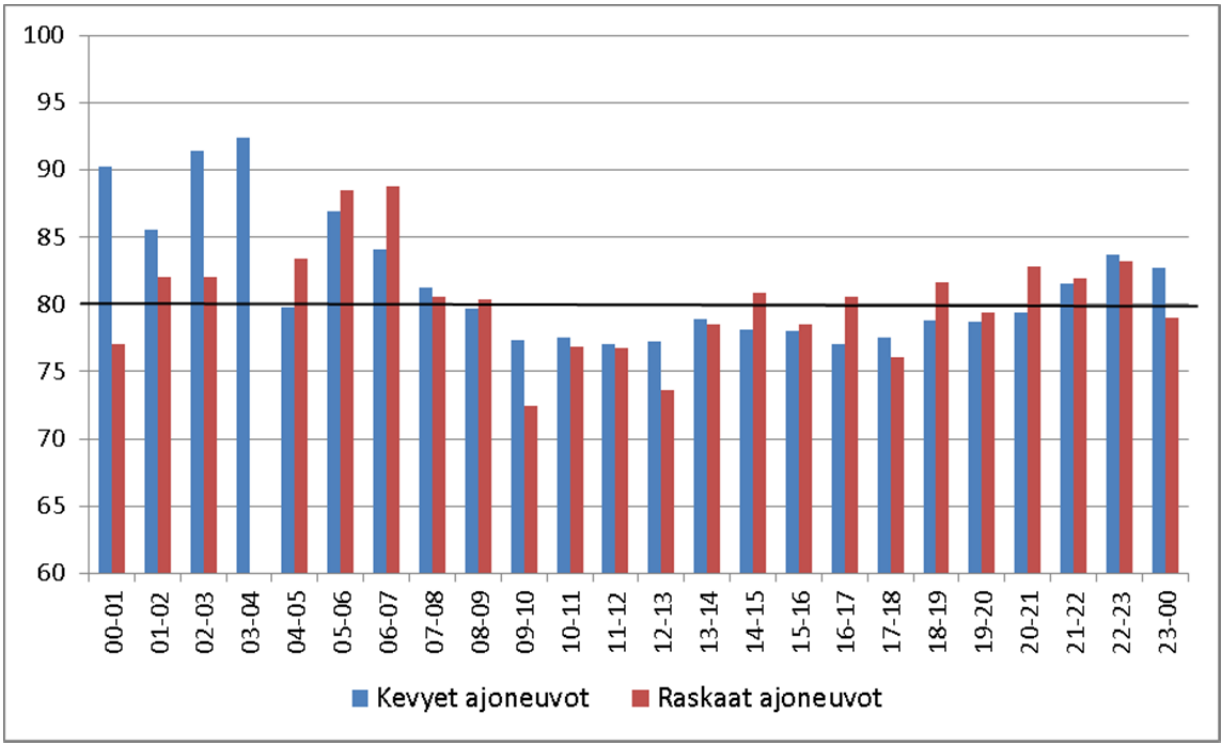
- **Ajokieltoon määräämistä toistuvissa liikenne- rikkomuksissa hyödynnetään täysimääräisesti.** Vastuutaho on poliisi (4,1).
- Puututaan liikennevalvonnassa aktiivisesti turvalaitteiden käyttämättömyyteen. Vastuutaho on poliisi (4,0).
- Lisätään tietämystä turvalaitteiden suojaavasta vaikutuksesta ja niiden oikeasta käyttötavasta. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, kuntien liikenneturvallisuusryhmät, koulut, varuskunnat (3,9).
- Lisätään yhteistyötä liikenteen automaattisten mittauspisteiden (LAM-pisteet) ja kameravalvonnan tuloksien analysoimisessa sekä valvonnan kohdentamisessa. Vastuutahoja ovat Lapin ELY-keskus ja poliisi (3,1).



Kuvat 20-21. Pyöräilykypärän ja turvavyön käyttöön on kiinnitettävä huomiota . Kuvat: Liikenneturva.



Kuva 22. Nopeusjakauma Tervolan mittauspisteeltä 1.6.2015.



Kuva 23. Nopeusjakauma Tornion Kivirannan mittauspisteeltä 1.6.2015.

Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Nuorten aiheuttamissa vakavissa onnettomuuksissa taustalla on usein tietoinen riskinotto kuten alkoholin käyttö, ylinopeudella ajaminen, turvavöiden käyttämättömyys.

Vuosien 2001 -2009 aikana 18 -24 vuotiaan kuljettajan henkilö- tai pakettiautolla aiheuttamista kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 80 %:ssa (20/25) on esiintynyt

- *ylinopeutta (vähintään 10 km/t) ja/tai*
- *rattijuopumusta (vähintään 0.5 promillea) ja/tai*
- *kuljettajan tai matkustajan turvavyön käyttämättömyyttä.*

Ongelmien korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- **Motivoidaan nuorisoa turvalliseen liikennekäyttäytymiseen ja korostetaan 15 vuoden rikos- oikeudellista vastuuikää**. Vastuutahoja ovat poliisi, Liikenneturva ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (4,3).
- Järjestetään oppilaitoksissa ja varuskunnissa tilaisuuksia, joissa liikenneonnettomuuksissa vammautuneet nuoret kertovat onnettomuuksista ja niiden seuraamuksista. Vastuutahoja ovat poliisi, Liikenneturva, varuskunnat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (4,1).
- Jatketaan ja tehostetaan puhuttelumenettelyä poliisin ajokieltoasian käsittelyssä tavoitteena varhainen puuttuminen ongelmiin. Vastuutaho on poliisi (4,1).
- Panostetaan nuorten syrjäytymisen ennalta ehkäisyyn. Vastuutaho on Lapin aluehallintoviraston (AVI) koordinoima Alueellisen sisäisen turvallisuuden yhteistyöryhmä (4,1).
- Edistetään pyöräilykypärän käyttöä (kohde -ryhmänä erityisesti nuoret). Vastuutahoja ovat Liikenneturva, koulut, vanhemmat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (4,1).

Kuvat 24-26. Mopojen virittäminen on suuri riski. Mopojen paikka liikenteessä on yleensä ajoradalla ja vähemmän kevyen liikenteen väylillä. Kuvat: Liikenneturva.

5.3 Taajamien liikenneturvallisuus

Onnettomuuksien määrä taajamissa on pysynyt samalla tasolla pitkään. Tieliikennekuolemien määrä taajamissa vaihtelee vuosittain ja on ollut 2-3 tapausta/vuosi. Näistä suurin osa tapahtuu risteyksissä ja osapuolina ovat olleet enenevässä määrin iäkkäät tienkäyttäjät.

Vuosien 2009–2013 aikana kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 16 % on tapahtunut taajamamerkin vaikutusalueella ja 14 % taajaman lähialueilla. Muut onnettomuudet (70 %) ovat tapahtuneet haja-asutusalueella.

Vuosien 2009–2013 aikana kuolemaan johtaneista kevyen liikenteen onnettomuuksista 63 % on tapahtunut taajamamerkin vaikutusalueella.

Kuva 27. Esimerkki taajaman onnistuneesta liikennejärjestelystä.

Ongelman korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- **Parannetaan liittymäjärjestelyitä onnettomuusalttiissa liittymissä rakentamalla kiertoliittymiä tai liikennevaloja rauhoittamaan liikennettä.** Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, kunnat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (4,2).
- Otetaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavat asiat nykyistä paremmin huomioon maankäytön ja väylien suunnittelussa mm. kehittämällä suunnitelmien liikenneturvallisuusauditointia. Vastuutahoja ovat kunnat ja Lapin ELY -keskus (4,0).
- Parannetaan liittymä- ja risteysalueratkaisuja näkemien ja odotustasanteiden osalta. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, kunnat ja liittymien omistajat (4,0).
- Parannetaan ja selkeytetään suojatiejärjestelyitä ja käytetään rakenteellisia keinoja ajonopeuksien hillitsemiseen. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja kunnat (3,9).
- Selvitetään keinoja hillitä nopeuksia niillä kevyen liikenteen väylillä, jotka ovat monikäyttöväyliä ja joilla liikkuu myös iäkkäitä. Vastuutaho on Lapin liikenneturvallisuusryhmä (3,9).
- Lisätään kuntapäättäjien tietoisuutta liikenneonnettomuuksien kunnille aiheuttamista kustannuksista. Vastuutahoja ovat kuntien liikenneturvallisuusryhmät, ELY -keskus ja Liikenneturva (3,9).
- Tehostetaan taajamaliikenteen nopeusvalvontaa automaattisien siirrettävien kameravalvontayksiköiden määrää lisäämällä ja nykyisen yksikön käyttöä lisäämällä. Vastuutahoja ovat poliisi, Lapin ELY -keskus ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät. (3,7)
- Kunnat ylläpitävät ajantasaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia. Vastuutahoja ovat kunnat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät. (3,7)
- Kunnat ylläpitävät esteettömyyskartoitusten ajantasaisuutta. Tienpitäjät ja kiinteistöjen omistajat vievät esteettömyyskartoitukset toteutukseen. Vastuutahoja ovat kunnat. (3,5)
- Tehostetaan kevyen liikenteen valvontaa. Vastuutahoja ovat poliisi ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (3,4).

5.4 Maanteiden liikenneturvallisuus

Tieliikennekuolemista suurin osa tapahtuu maanteillä kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksissa. Kohtaamisonnettomuudet sijoittuvat pääteille ja suistumisonnettomuudet seutu- ja yhdysteille. Suistumistapauksiin liittyy usein liian suuri tilannenopeus ja alkoholi.

Vuosien 2009–2013 aikana on kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettajan piittaamaton asenne ollut taustatekijänä 20 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Kuva 28. Lapin maanteiden liikennettä.

Ongelman korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- **Kehitetään ja tehostetaan talvihoidon laatua ja laadunvalvontaa**. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, kunnat ja Lapin liikenneturvallisuusryhmä (4,4).
- **Rakennetaan kevyen liikenteen väyliä alueille, joilla niiden liikenneturvallisuusvaikutukset ovat suurimmat**. Vastuutaho on ELY -keskus (4,4).
- Lisätään teiden suoja-alueiden raivaamista eläinonnettomuuksien vähentämiseksi. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja Metsähallitus (4,3).
- Parannetaan liittymä- ja risteysalueratkaisuja näkemien ja odotustasanteiden osalta. Vastuutahoja ovat ELY -keskus, kunnat ja liittymien omistajat (4,2).
- Parannetaan mopoilun turvallisuutta kevyen liikenteen väylien suunnittelussa ja uudelleen merkitsemisessä. vastuutahoja ovat ELY-keskus ja kunnat (3,9).
- Ylläpidetään sujuvaa ja turvallista liikkumista tukevaa nopeusrajoitusjärjestelmää. Vastuutahoja ovat ELY -keskus, kunnat ja poliisi (3,9).
- Edistetään yhteistyössä eri osapuolten kanssa pääteiden keskikaideohjelman toteuttamista ja ko. hankkeiden suuntaamista Perämerentielle välille Oulu - Kemi. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, Lapin liitto ja kunnat (3,7).
- Suunnataan siirrettävää automaattista nopeudenvalvontaa yhteistyössä tehtyjen analysointien perusteella. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja poliisi (3,5).
- Lisätään automaattista nopeudenvalvontaa rakentamalla uusia valvontajaksoja. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja poliisi (3,3).

5.5 Maastoajoneuvoliikenne

Lapissa on kuollut ja loukkaantunut viime vuosina useita moottorikelkkailijoita ja m önkijöiden kuljettajia.

Tutkijalautakunta on selvittänyt vuosien 2011- 2013 aikana 12 kuolemaan johtanutta maastoliikenneonnettomuutta.

Lakisääteisestä liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista ei löydy muuttujaa maastoliikenteelle. Kyseisen tyyppisissä tapauksissa on vuosien 2005-2009 aikana henkilövahinkoja sattunut yhteensä 489 eli keskimäärin 98 vuodessa. Niiden määrä on kasvanut vuosittain noin 10 %.

Maakunnan eri organisaatioissa - ELY-keskus, poliisi, Liikenneturva, sairaalat, moottorikelkkatehdas - on osaamista pitkältä ajalta etenkin onnettomuuksien syistä ja seuraamuksista tutkijalautakunnan tekemien lukuisten selvitysten vuoksi. Maastoajoneuvoliikenteen hallinnointia, ohjausta ja onnettomuustilastointia tulee kehittää jo suunnitelmakaudella uudelta pohjalta. Lapin ELY -keskus, varautuu uuteen valtakunnalliseen koordinaattorin rooliin mikäli sille osoitetaan siihen tarvittavat resurssit.

Kuva: Liikenneturva.

Ongelmien korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- **Lisätään valistusta ja suunnataan sitä niihin käyttäjäryhmiin, joilla onnettomuusriski on suurin. Korostetaan mm. turvallisen ajonopeuden merkitystä ja säännösteltyjen vesialueiden vaarallisuutta**. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, poliisi, vanhemmat ja Kemijoki Oy (3,8).
- Laajennetaan mönkijöiden kypäräpakkoa, tehostetaan valvontaa sekä lisätään tiedottamista ja valistusta mönkijäturvallisuudesta. Vastuutahoina ovat poliisi ja Liikenneturva. (3,7)
- Lisätään yhteistyötä alueen toimijoiden kesken innovatiivisten turvalaitteiden kehittämiseksi maastoajoneuvoliikenteeseen. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä, Lapin yliopisto ja alan yrittäjät (3,5).
- Koulutetaan safarioppaita ohjaamaan asiakkaiden toimintaa ja pitämään nopeudet alhaisina. Kaikkiin safarikelkkoihin tulisi asentaa ”kaasurajoitin”. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä sekä alan yrittäjät (3,5).
- Yhtenäiset reittimerkinnät moottorikelkkareiteille. Vastuutahoina ELY-keskus ja kunnat (3,5).
- Osallistutaan kelkkareittien hallinnoinnin, suunnittelun ja kunnossapidon kehittämiseen. Vastuutaho Lapin liiken neturvallisuusryhmä (3,4).
- Panostetaan luvattoman, kelkkareittien ulkopuolelle levinneen kelkkailun rajoittamiseen. Vastuutahoina ovat kunnat ja poliisi. (3,3)

Kuvat 29-30. Maastoliikenneajoneuvot näkyvät Lapin tieliikenteessä.

Muita esillä olleita toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat:

- Suunnataan liikenneturvallisuuden asennekasvatusta myös lasten ja nuorten vanhempiin. (4,3)
- Otetaan nuoria mukaan liikenneturvallisuuden työryhmiin. (4,2)
- Kovennetaan rattijuopumukseen syyllistyneiden rangaistuksia. (4,2)
- Velvoitetaan työterveyshuoltoa kiinnittämään huomiota henkilön ajokykyyn. (4,1)
- Tuetaan kuntien liikenneturvallisuustyötä ns. toimijamallilla (3,9).
- Osana liikenneturvallisuustyötä kehitetään kävelyä ja pyöräilyä kulkumuotoina. (3,9)
- Toimitaan aktiivisesti sekä maakunta- että kuntatasolla liikenneturvallisuusryhmissä asettamalla niihin pysyvän edustuksen (3,8).
- Panostetaan joukkoliikenteen kehittämiseen. (3,6)
- Järjestetään maakunnan liikenneturvallisuusfoorumi joka vuosi ja sinne hankitaan esitelmien pitäjiä ajankohtaisista liikenneturvallisuusongelmista (3,6).
- Osallistutaan aktiivisesti Barentsin alueen liikenneturvallisuusyhteistyöhön (2,9).
- Kielletään moottorikelkkailu hiihtokeskustaajamissa, jonne suunnataan myös valvontaa. (2,8)

5.6 Barentsin alueen yhteistyö

Barentsin alueella toivotaan tapahtuvan suunnitelmakaudella merkittävää taloudellista kehitystä, mikä lisää maiden välistä liikennettä ja samalla onnettomuusriskejä. Barentsin liikenneturvallisuusfoorumin tarkoituksena on kehittää ja toteuttaa liikenneturvallisuustyötä pitkäjänteisesti. Työhön kuuluu alueen liikenneturvallisuusongelmien analysointi, ehdotusten tekeminen niiden ratkaisemiseksi, hankealoitteiden tekeminen ja hankkeiden toteuttaminen sekä tietojen vaihtaminen maiden välillä parhaiden käytäntöjen levittämiseksi.

Käytännön esimerkki Barentsin alueen yhteistyöstä on Safer Roads for Users, EU-hanke, jossa muina partnereina ovat Sallan kunta, Luulajan tekninen yliopisto, Venäjällä Murmanskin ja Arkangelin alueiden liikennepoliisi, Murmaskin aluehallinto ja kaupunki. Lapin ELY-keskuksen vastuulla on kolmen aktiviteetin toteutus seitsemästätoista. Aktiviteetit sisältävät eläinonnettomuuskeskittymien suoja-alueraivaukset ja Sallan kuntakeskuksen uuden liikekeskuksen kohdan ideatason suunnittelun kantatiellä 82, Itä-Lapin yleiseltä tieverkolta analysoitujen kustannustehokkaimpien pienten liikenneturvallisuuskohteiden ohjelmoinnin tarkistuksen ja toteutuksen, Sallan ja Sallatunturin välisen erillisen kevyen liikenteen väylän tiesuunnitelman laatimisen ja sen tarvitsemien maastotöiden tekemisen sekä Maankäyttöä ja liikenneympäristöä koskettelevа businessplan-tason suunnitelman Sallatunturin keskeisten maankäyttökeskittymän kohdalla.

6. Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

Lapin tieliikenteessä on kuollut vuosina 2005 - 2014 yhteensä 133 henkilöä, mikä on 4,4 % koko maan tieliikennekuolemien määrästä. Valtakunnallisen suunnitelman arvioidaan toteutuessaan vähentävän yhteensä 55 tieliikennekuolemaa, josta Lapin osuus on luokkaa 2- 3 tieliikennekuolemaa. Tavoite on mahdollista saavuttaa, mutta se edellyttää edellä esitettyjen toimenpiteiden tehokasta ja laajaa toteuttamista sekä ohjaavien tahojen tähän tarkoitukseen mitoittamien resurssien riittävyyttä.

Vaikutusarvioinnin perusteella valtakunnallisessa suunnitelmassa neljä tärkeintä toimenpidekokonaisuutta ovat:

- turvalaitteiden käytön lisääminen
- ajokiellon käyttöönotto toistuvissa rikkomuksissa
- alkolukon säätäminen pakolliseksi
- automaattivalvonnan lisääminen

Alueilla voidaan vaikuttaa vain osaan näistä tärkeimmistä toimenpiteistä.

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma tukee ja ohjaa Lapin liikenneturvallisuusryhmän sekä Lapin liikenneturvallisuusfoorumissa mukana olevien tahojen toimintaa. Suunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden ja luvussa 5 esitettyjen yksittäisten toimenpiteiden toteutumista seurataan ja niistä raportoidaan vuosittain. Seurannan tavoitteena on tarkastella toimenpiteiden vaikuttavuutta ja toimivuutta. Seurannalla varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien/liikkujien tarpeissa tapahtuvat muutokset otetaan huomioon. Seurannan avulla pyritään kohdistamaan liikenneturvallisuustyön resurssit oikein.

Lapin kuntien liikenneturvallisuusryhmien jäsenet ovat antaneet painoarvot suunnitelmassa esitetyille toimenpiteille. Liikenneturvallisuusryhmän jäsenien organisaatioilla on lisäksi omia mittareita, liikenneturvallisuuden kehittymistä seurataan.

LAPIN LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ PITÄÄ ALUEELLISESTI TÄRKEÄNÄ, ETTÄ:

- **Perinteisessä liikennevalvonnassa turvataan vähintään nykyiset resurssit**
- **Pelastustoimen resurssit Lapissa saadaan onnettomuuspaikalle ajoissa lisävahinkojen välttämiseksi**
- **Liikennekasvatustyötä on mahdollista tehdä kaikissa Lapin kunnissa**
- **Liikenneympäristön turvallisuutta on mahdollista parantaa pienillä toimenpiteillä**

Perusohjeita tienkäyttäjille ja liikkujille:

- Jos ajat, et ota - jos otat, et aja.
- Kiinnitä aina turvavyö - myös takapenkillä.
- Aja aina enintään sallittuja nopeuksia ja sopeuta nopeutesi kelin ja liikenteen mukaan - varaa riittävästi aikaa matkaa varten.
- Vältä riskinottoa - harkitse aina ohittamista
- Tarkkaile liikenneympäristöä - varo myös eläimiä.
- Väsyneenä ja nälkäisenä ajaminen on riski - pidä tarvittaessa tauko ja nauti välipalaa.
- Noudata liikennesääntöjä - liikkeellä on aina muitakin.

Lähteet:

Lapin läänin liikenneturvallisuussuunnitelma 2011-2014; Lapin ELY-keskus 2011

Valtionhallinnon alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinointi Lapissa, Työryhmän loppuraportti; Lapin lääninhallitus 2009

Lapin tieliikenteen turvallisuuden tilastoja ja tunnuslukuja; Lapin ELY -keskus 2011.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011 - 2014, Luonnos 21.4.2011; LVM/Liikenneturvallisuusasian neuvottelukunta 2011

Porokolarit ja niiden vähentäminen, Toimenpideselvitys; Lapin ELY -keskus 2011

Barentsin alueen tienpitoviranomaisten välinen yhteistyösopimus ja Barentsin liikenneturvallisuusfoorumin säännöt; 2011

Tutkijalautakuntien onnettomuustutkinta-aineisto vuosilta 2000 - 2013; LVK/Vakes 2014

Suomen tieliikenneonnettomuudet, Tilastokirjat 2010 – 2014, Liikenneturva & Tilastokeskus

Liikennevakuutuskeskus, VALT Moottorikelkkaraportit vuosilta 2008 - 2013

Liikennevakuutuskeskus, VALT Vuosiraportit 2009 - 2014

Liikennevakuutuskeskus, VALT Mönkijäraportit vuosilta 2009 - 2012

Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013

Ajoneuvokanta, Tilastokeskus & Trafi 2014

Porokolarit 2011 - 2014, *http://temp.varoporoa.fi/stats/stats_table*

Liite: Foorumin kokoonpano

Foorumeihin 2013 ja 2014 osallistuneet organisaatiot ja tahot:

- Lapin ELY-keskus
- Liikenneturva, Helsingin toimisto, Oulun toimisto ja Rovaniemen toimisto
- Lapin poliisilaitos
- Lapin pelastuslaitos
- Lapin kunnat ja kaupungit; Enontekiö, Kemi, Kemijärvi, Keminmaa, Kittilä, Kolari, Muonio, Pello, Posio, Ranua, Rovaniemi, Salla, Savukoski, Simo, Sodankylä, Tervola, Tornio, Utsjoki, Ylitornio
- Eduskunta
- Kainuun tutkijalautakunta
- Lapin ammattiopisto
- Lapin liikenneyrittäjät ry
- Lapin liitto
- Lapin TE-toimisto
- Lapin tutkijalautakunta
- METLA
- Metsähallitus
- MTI/RAMK
- Pohjois-Pohjanmaan tutkijalautakunta
- Sisäministeriö
- SKAL
- Suomen Taksiliiton Lapin lääninyhdistys ry
- Trafi
- Tulli
- Agnico-Eagle Finland Oy
- Autoliitto Lapin piiri
- Destia Oy
- FCG
- Ilmari Lehtonen Oy
- Kemin Ajotilaus Oy
- Kuljetusliike Ilmari Lehtonen Oy
- Neste Oil Oyj
- Nokian Renkaat
- Plaana Oy
- Pohjaset Oy
- Ramboll Oy
- Sito Oy
- Sodankylän kaivos
- Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy
- Veljekset Salmela Oy

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero
Raportteja 79/2015

Vastuualue
Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät
Lapin ELY-keskus

Julkaisuaika
Syyskuu 2015

Julkaisija
Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja

Julkaisun nimi
Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma
Toimenpiteet vuosina 2015-2018

Tiivistelmä

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2015 – 2018 tukee alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelman eettinen perusta on ajatus, että kenenkään Lapin teillä liikkuvan ei tarvitse joutua vakavan liikenneonnettomuuden uhriksi. Tavoite on yhtenevä jokaisen liikkujan omien tavoitteiden kanssa.

Tilastojen mukaan piittaamattomuus liikennesäännöistä on merkittävin taustatekijä Lapissa tapahtuneissa vakavissa liikenneonnettomuuksissa. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan selvitysten mukaan onnettomuuksien taustalta löytyy mm. laiminlyöntejä nopeusrajoitusten noudattamisessa ja turvavyön käyttämisessä sekä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista. Lapille ja koko Pohjois-Suomelle ominaisia muusta maasta poikkeavia piirteitä ovat maastoajoneuvoliikenteen onnettomuuksien ja porokolareiden suuri määrä.

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt lyhyemmän aikavälin toimenpiteet kohdistuvat valtakunnallisen suunnitelman tavoin ajokuntoon, liikennekäyttäytymiseen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lisäksi toimenpiteitä kohdistetaan maastoajoneuvoliikenne- ja porokolarionnettomuuksien vähentämiseen. Yhteistyötä liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdään myös Barentsin alueen maiden kesken. Työhön kuuluu parhaiden käytäntöjen vertailu ja hyödyntäminen, liikenneturvallisuusongelmien analysointi ja esitysten tekeminen niiden ratkaisemiseksi.

Lapin nykyinen liikennejärjestelmä perustuu vahvasti maantieyhteyksiin. Matkailun volyymin kasvaminen, kaivostoiminnan laajeneminen, energiaa tuottavien voimaloiden rakentaminen sekä Koillisväylän avautuminen synnyttävät tulevaisuudessa uutta liikennettä, mikä vaatii panostamista liikenneturvallisuuteen myös pidemmällä aikavälillä liikennejärjestelmäsuunnittelun tasolla.

Asiasanat
Liikenneturvallisuus, Lappi

ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-314-307-4	2242-2846		2242-2854

Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta (sis. alv 8%)
34	suomi	

Julkaisun myynti/jakaja

Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.doria.fi/ely-keskus

Julkaisun kustantaja
Lapin elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus

Painopaikka ja -aika

RAPORTTEJA 79 | 2015
TOIMENPITEET VUOSINA 2015-18

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-307-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-307-4

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi